

LA FERVOJISTO

OFICIALA ORGANO DE
INTERNACIA ASOCIO DE LA ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ.
MONATA FAKREVUO PRI FERVOJO.

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Strojarska cesta, ZAGREB, Jugoslavujo.

ESTRARŜANĜO-STATUTOJ

Baldaŭ estos fino de dua mandato de la estraro. La tempo dum kiu ni — jugoslavaj fervojistoj — gvidis la asocion pasis rapidege. Ni devas konfesi, ke ĝi pasis pli rapide, ol nia asocio povis ĝin sekvi. Dum tiu ĉi tempo ni havis okazon senti multe da ĝojo kaj kontenteco okaze de sukcesoj de diversaj niaj entreprenoj, ne atentante tion, ĉu ili okazis je nia iniciato, ĉu per nia kunhelpo. * Apartan ĝojon ni sentis, kiam ni havis la okazon konstati, ke kelkaj niaj anoj komprenas plene grandiozan rolon kaj taskon de nia asocio en tutmondaj fervojistaj rondoj koncerne la Esperanto-movadon kaj la faksciencan evoluon. Ili bone komprenis, ke la situacio de la estraro ne estis kaj ne estas facila. * La malfacilecon de sia tasko plej bone sentis la estraro mem. Tiu ĉi sento estis kekfoje tia, ke ĝi preskaŭ ne estis tolerebla. En tiuj momentoj la kontenteco montrita flanke de niaj aktivaj, interesiĝantaj anoj, same ankaŭ flanke de la homoj starantaj ekster nia asocio ekvivigis niajn ambicion kaj laboremon. * Memkompreneble ni havis okazon ricevi ankaŭ esprimojn de malkontenteco pro nia laboro. La montrita malkontenteco estis ankaŭ komprenebla, ĉar — ni tion malkaŝe konfesas kaj ankaŭ vi mem tion scias — ne ĉiu entrepreno sukcesis al ni. * Ne estas nia intenco nin defendi, nek iun ajn akuzi pro tio. Ni scias la kaŭzojn de la malkontenteco tre bone. * Homoj, zorgantaj por iu asocio, klopodas progresigi ĝin ĉu per konsiloj kaj aktiva kunhelpo, ĉu per kritiko. Estas malfacile difini kie estas la limo inter kritikoj kaj konsiloj. Ili ambaŭ povas esti bonaj aŭ malbonaj. Plej dezirinde estus ricevi ilin ambaŭ sed ĉiam kunigitajn kun aktiva helpo. * Ni devas akcenti, ke nin en nia laboro gvidis neniam personaj interesoj. Nia devizo estis kaj estas progresigi nian asocion per ĉiuj rimedoj starantaj je nia dispono. * Havante antaŭ ni ĉiam nur la interesojn de nia asocio, ni jam nun avertas ĉiujn niajn anojn — speciale niajn asesorojn kaj delegitojn — ke ili plej zorgeme pripensu la elekton de nova estraro okaze de venonta jarkunveno kaj donu ĝustatempe la necesajn proponojn. * La malkontentuloj prenu nun sur siajn dorsojn la respondecon por la progresigo de nia asocio kaj proponu! Estu ĉiuj tute certigitaj, ke la estraro mem proponos ĉiun liston, kiu estos antaŭvideble je la interesoj de nia asocio. * Okaze de venonta jarkunveno ni estos devigitaj denove iomete kompletigi niajn statutojn, kaj samtempe korekti kelkajn preserarojn resp. dum la reskribo okazintajn erarojn. * Kiam ni antaŭ 3 jaroj proponis niajn statutojn la situacio estis tia, ke ni ne povis antaŭvidi iun havaĵon de nia asocio. Sed nia asocio ne povis atendi la statutŝanĝojn, ĝi progresis kaj ĝi nun posedas sian modestan havaĵon. Do niaj statutoj estas devigitaj sekvi la asocion, kaj kompletigi per reguloj pri la havaĵo. * Tiurilataj proponoj troviĝas sub la titolo „Oficialaj sciigoj“. Ni petas ĉiun nian anon, precipe niajn asesorojn kaj delegitojn, ke ili bonvolu ankaŭ tiun ĉi punkton de la tagordo de venonta jarkunveno bone kaj detale pridiskuti kaj pripensi, kaj siajn rimarkojn, opiniojn kaj proponojn sendi kiel eble plej baldaŭ al la prezidanto.

STEVAN V. STOJNIĆ.

Inĝ. Zdravko Vasković, departementestro en Ĝen. Ferv. Direkcio, Beograd, Jugoslavio.

NORMALA AŬ MALLARĜA FERVOJLINIO ?

(Fino).

Por klarigi tion, estas necese doni ankaŭ jenajn informojn. Lokomotivojn oni riparas: ĉefan riparon post kiam ili traveturas 80–110.000 km, kaj ĉe mallarĝa relvojo 76 cm. 36–50.000 km, do ĉe mallarĝa relvojo la lokomotivoj duoble pli rapide malboniĝas.

En periodan riparon la lokomotivo devas esti sendata: ĉe normala relvojo post 40–55.000 km traveturitaj, kaj ĉe mallarĝa revojo post 18–25.000 km, do, ankaŭ tie por mallarĝaj lokomotivoj estas necese duoble pli da riparado ol ĉe normalaj.

Koncerne la elspezojn por riparado, Beograda Direkcio havas pri tio jenajn informojn.

Ĉefa revizio de la lokomotivo kostas: ĉe normala linio 270.000 Din, kaj ĉe mallarĝa 76 cm 300.000 Din. Ĉefa riparo ĉe normala linio kostas 150.000 Din, kaj ĉe mallarĝa 200.000 Din. Perioda revizio kostas ĉe normala linio 70.000 Din, kaj ĉe mallarĝa 90.000 Din. De temp' al tempo (t. n. flugantaj) riparoj kostas ĉe normala relvojo 43.000 Din, kaj ĉe mallarĝa relvojo 64.000 Din.

El tiuj informoj estas videble, ke la veturilaro de mallarĝa relvojo pli rapide eluziĝas ol ĉe normala, kaj la riparo de veturilaro de mallarĝa relvojo — almenaŭ koncerne lokomotivoj — neproporecie pli kostas ol de la normalrelvoja veturilaro.

Laŭ antaŭmilita statistiko de serbaj normalaj kaj bosniaj mallarĝaj fevojoj, sur kiuj la intenseco de la trafiko estis proksimume egala, kostoj de la trakeio — enkalkulinte ankaŭ la riparadon kaj subtenadon de la veturilaro — estis je 1000 br. tun. km. sur mallarĝaj linioj en Bosnio 7,12 or. kronojn, kaj sur serbaj normalaj linioj entute 1,79 or. Din. Kiam oni konsideras, ke la kostoj de trakeio ĉe normalaj fervojoj estas triono de ĉiuj ekspluatkostoj, tiam oni povas vidi, kiom pli kara estas la ekspluatado sur mallarĝaj linioj ol sur normalaj.

Koncerne subtenadon de linioj, estas vero ke tie ekzistas elspezoj, kiuj estas sendependaj de intenseco de trafiko kaj kiuj estas komunaj por ĉiuj relvojoj, sed ĉe mallarĝa relvojo tiuj elspezoj estas tamen pli grandaj, ĉar mallarĝa relvojo pli rapide malboniĝas ol la normala. Post traveturo de rapidtrajnoj oni devas la kurbaĵojn ĉe mallarĝa relvojo esplori ĉar ili facile deformiĝas, kaj ju pli mallarĝa estas la linio des pli malstabila ĝi estas.

Laŭ informoj de la konstrua departemento de Beograda Direkcio, estis elspezite por subtenado en la jaro 1925 je 1000 br. tun. km. ĉe normala relvojo 38 Din, ĉe mallarĝa relvojo 76 cm. 126 Din, kaj ĉe relvojo de 60 cm. 287 Din. Signifas, ke la subtenado ĉe relvojo 76 cm. por transporta unuo estas 3,3 foje pli granda ol ĉe normala, kaj ĉe relvojo de 60 cm. 7,5 foje pli granda ol ĉe normala.

La kaŭzo de tiel multekosta ekspluatado, speciale de trakeio, ĉe mallarĝaj relvojoj estas malgranda kapacito de mallarĝaj relvojoj.

Laŭ tute teoria studado okaze de elektado de relvoja larĝeco por kolonioj oni venis al la konkludo, ke la relvojo de 1 m. havas 70% kapaciton de normala relvojo, relvojo de 76 cm. 50%, kaj relvojo de 60 cm. 15–20%. Sed tio ĉi validas por mallarĝaj linioj konstruitaj kiel ĉefaj linioj en certa regiono kun pli malfacilaj teknikaj kondiĉoj. Sed se oni konstruas mallarĝajn relvojojn kiel flankajn kun pli facilaj teknikaj kondiĉoj, la relvojo de 76 cm. ne havas pli

grandan kapaciton ol 30% de la kapacito de normala relvojo.

La komparo de la kapacito de diverslarĝaj relvojoj estas plej bone videbla el la komparo de la pezo de ŝarĝtrajnoj. Ni havas pri tio statistikajn informojn, do ankaŭ la eblecon fari komparon laŭ fakta stato, kaj ne laŭ teoriaj konkludoj. El statistiko de Beograda Direkcio ni vidas, ke meznombra pezo de ŝarĝtrajnoj en la jaro 1925 estis ĉe normalaj relvojoj 477 bruto-tunoj, ĉe relvojo de 76 cm. 134 br. tun. kaj ĉe 60 cm. entute 31 tunojn. Tio signifas, ke ŝarĝtrajnoj sur normalaj linioj estis 3,3 foje pli pezaj de ŝarĝtrajnoj sur relvojo 76 cm., kaj sur relvojo 60 cm. 14 foje. Laŭ tio la laboron, kiun faras 3,3 ŝarĝtrajnoj sur la linioj de 76 cm. kaj 14 ŝarĝtrajnoj sur la linio de 60 cm., povas fari unu sola trajno sur normalaj linioj.

Jen, tie ĉi estas klarigo de multekosta ekspluatado de mallarĝaj linioj kaj la klarigo kial aliaj ŝtatoj, kaj eĉ la kolonioj, ne enkondukis la relvojon de 76 cm., sed de 1 m. aŭ 1.067 m. Tiu ĉi neekonomieco de la relvojo de 76 cm. kiu ĉe ni estas hazarde enkondukita, instigis Francujon, ke ĝi en la jaro 1891 entute malpermesis la konstruadon de la fervojoj kun tia larĝeco. Kolonioj akceptis la relvojon de 1 m. kaj 1.067 pro tio, ĉar tiu ĉi relvojo estas nur iom pli kosta ol la relvojo de 76 cm. dume ĝia kapacito estas nur proks. 30% malpli granda ol tiu de normala relvojo.

Sed ne estas tiu ĉi manko la sola, pro kiu la ekspluatado sur ĝi estas pli kara kaj la kapacito malgranda; ĝi havas en la lando, kie estas uzataj ambaŭ relvojoj, ankoraŭ la mankon, kies sekvoj estas multe pli senteblaj, kaj tiu ĉi estas transŝarĝado. Kiam estas miksitaj normala kaj mallarĝa fervojo, aŭ kiam la varo devas transiri ambaŭ relvojojn, ekestas des pli grandaj malfacilaĵoj, ju pli granda estas la trafiko.

Ĉe ni la transŝarĝado inter mallarĝa kaj normala relvojo estas farata en naŭ stacioj kaj en la jaro 1925 estis transŝarĝitaj entute 141.032 vagonoj. Se oni por la transŝarĝa laboro kalkulas meznombro po 50 Din. je unuopa vagono kaj se tiun ĉi sumon oni kapitalizas po 5%, tiam oni ricevas la sumon da 155.000.000 Din kiel damaĝon kaŭzitan per tiu transŝarĝado. Sed ne estas tio ĉi, ke oni pagas tiun superfluan mekanikan laboron, la sola damaĝo, ekzistas ankoraŭ aliaj malfacilaĵoj, kies sekvoj estas pli gravaj. Ĉe la transŝarĝado la vagonoj estas neracie eluzataj, ĉar estas bezone havi ne nur ambaŭflanke rezervitajn vagonojn, sed la vagonoj devas esti ankaŭ samspecaj. La varo, kiu estas ŝarĝata en fermitajn vagonojn ne rajtas esti transŝarĝata en malfermitajn kaj inverse. Pluen, la transŝarĝado ĉiam kaŭzas la perdon de la tempo, kiel ajn rapide oni la transŝarĝadon faras. Sed kiel plej grava estas ke la varo ĉe la transŝarĝado malboniĝas kaj disŝutiĝas, krome ekzistas ankaŭ tia varo, kiu entute ne toleras la transŝarĝadon k. e. freŝaj fruktoj en disŝutita stato (rinfuza). Ĉe ni tiu ĉi kazo estas speciale malfacila, ĉar niaj mallarĝaj fervojoj estas konstruitaj en fruktoregionoj de Serbujo kaj Bosnio, kaj la vojo kondukanta al foiroj por tiu ĉi nia grava produkto estas tra normalaj fervojoj, do devas esti uzata la transŝarĝado. La damaĝo, ekestanta pro superflua laboro ĉe transŝarĝado, povas esti elkalkulata proksimume, sed ne ekzistas tiu ekonomo, kiu kapablas — eĉ proksimume — elkalkuli la damaĝon por la agrikulturo, ekestantan pro transŝarĝado, kiu faras grandajn malhelpojn al agrikultura progreso kaj evoluo.

Nur hazarde enkondukis Aŭstrio okaze de okupacio tiun ĉi relvojon en Bosnion, kaj ni en Serbujo enkondukis tiun relvojon por kuniĝi kun Bosnio, kvankam Aŭstrio havis la intencan normaligi ĉefajn liniojn, por kiuj ni volis nin ligi per niaj mallarĝaj

linioj. Kiam oni tiun ĉi demandon en Serbujo diskutis, estis krom la kuniĝo kun Bosnio, la plej grava argumento malpli kara konstruado de mallarĝa relvojo ol de normala.

Kvankam ni trompiĝis ankaŭ tie, ĉar mallarĝaj relvojoj tamen nin multe kostis, pri la aliaj malagrablaĵoj de post la enkonduko de mallarĝa relvojo krom la normala, oni malmulte parolis. Oni konstruis mallarĝajn relvojojn ankaŭ tie, kie oni estus devinta konstrui normalajn, kaj per tiu interplektado kaj dispecigado ekestis ĥaosa situacio, el kiu ni ne povas eliri sen grandaj oferoj.

Ni havas kodiaŭ 1000 km. de nia propra marbordo, kiu por ni prezentas ekonomiajn pulmojn, per kiuj ni povas libere spiri, kaj tiun marbordon ni ne povas eluzi, ĉar niaj plej riĉaj regionoj: rivervaloj de Savo, Dravo, Danubo, Moravo kaj Vardaro, en kiuj estas normalaj linioj, estas fortranĉitaj de la maro per reto de mallarĝa relvojo. Nia normala reto, ĉirkaŭiĝas kvazaŭ mallarĝa rubando duonlunoforma apud norda kaj orienta limo la mallarĝan reton kiu dividas ĝin de la maro. Estante devigitaj de la cirkonstancoj, el trafikaj kaŭzoj ni devas tiun rubandon de normala relvojo disvastigi enprofunden kaj ligi ĝin kun la Adriatika maro. Kaj nun estas la demando kiel oni la normalajn liniojn, kiuj nepre devas esti alkondukitaj al la maro konstruu tra la reton de la mallarĝaj linioj. Ekzistas du tezoj: unu, ke oni tiujn mallarĝajn liniojn, kiuj venas en la direkton de normalaj linioj normaligu kaj tiel seniĝus la mallarĝlinia reto de siaj ĉefaj arterioj, kaj alia tezo, ke la mallarĝa fervojreto per novaj aldonoj fariĝu unu organiza kompleto, kiu sin apogus unufanke je Savo kaj Danubo kaj aliflanke je Adriatika maro, kaj ke la normalaj linioj, konstruitaj tra tiu ĉi mallarĝa reto ne disigu ĝian organizan kompleton. Se oni en tiu ĉi mallarĝa reto disŝirus ĉefajn arteriojn, k. ekz. la linion Brod—Sarajevo—Metković, ekestus sur tiu ĉi reto tia konfuzo, ke ĝi fariĝus ĥaosa, ĉar de tiu ĉi arterio de mallarĝaj fervojlinioj dependas ĉirkaŭ 1000 km. de industriaj fervojoj kiuj ofte eĉ havas sian propran veturilaron.

Racian trafikon sur mallarĝaj linioj oni povas nur tiam organizi, se tiu ĉi reto estos unu organiza kompleto kaj se oni donos al ĝi la taskon kontentigi la bezonojn regionajn kaj lokalajn, lasante »transiton« kaj pluan pasaĝertrafikon al tiuj normalaj linioj, kiuj trapasos tiun ĉi mallarĝan reton. Tiu ĉi solvo estas sole ebla kaj sole logika.

El „TEHNIČKI LIST“ jugosl. teknika gazeto trad. I. F. P.

Josef Hoffmann, ĉefinspektoro en ferv. ministerio, Praha Ĉeĥoslovakujo.

FERVOJOJ EN HISPANUJO

(3-a Daŭrigo.)

Sekvas vastaj terpecoj kaj herbejoj, preskaŭ tute plenkovritaj per nekulturita papavo, lekantoj, cecianoj, lekantetoj, primoloj, ranunkoloj. Ĉio, kion tiea kamparo liveras, estas lokita sur tiu, tiom vastega tapiŝo de l' naturo, droniĝinta en la purpuro, oro kaj arĝento, amasiĝinta en unu tuto, de l' unika beleco. Nekalkuleblaj strioj bluaj, blankaj, flavaj kaj de aliaj koloroj treniĝas unu post la alia, malaperantaj en la malproksimeco. Ĉi tie denove blankiĝintaj kampoj, ĝis kien la okulvido atingas, tritiko kun eksterordinaraj spikoj, ĉi tiujn kampojn anstataŭas je sufiĉe longa tempo la disetenditaj rozaj ĝardenoj. Poste aperas oranĝarbaroj, larĝaj olivarbaroj, diversaj kun cento da nuancoj verde kovritaj montsupraĵoj, praepokaj Maŭraj turoj, unikaj diverskoloraj dometoj, ialoke tra arbaroj briletantaj, graciaj kaj blankaj pontoj, konstruitaj trans la riveretoj kaj torrentoj. Sur la horizonto siluetiĝas neĝoblankaj su-

praĵoj de Siera Nevada, la karaktero de l' regiono senĉese ŝanĝiĝas. Venas stacio Arjouilla, meze de floroj kaj olivarbaro, kiu ŝajne estas senfina. Poste denove la stacio Pedro Abad, kuŝanta en la mezo de l' ebenaĵo, plenkovrita de vinbergardenoj kaj fruktoarboj, stacio Ventas di Alcolza sur lasta promontoro de Siera Morena, tio estas montetoj viviĝintaj per somerdomoj ornamitaj per belaj ĝardenoj. Ni alproksimiĝas al Cordoba. La vagonaro preskaŭ flugas, oni povas nur ekrimarki stacietojn duonkaŝitajn inter arboj kaj floroj, la vento forblovas la folietojn de l' rozoj en internojn de l' vagonoj, grandaj papilioj transflugas senpere ĉe la fenestroj, agrablaodoro disvastiĝas en la aero. La vojaĝantoj kantas, la vagonaro trakuras admirindan ĝardenon, ree ekaperas alocoj, oranĝoj, palmoj, vilaoj, oni povas aŭdi laŭtvoĉe »Cordoba«...

La montoriĉa karaktero de l' lando estis kaŭzo, ke oni estis devigita konstrui multajn artefaritajn konstruaĵojn. Kiel estis jam antaŭe dirite, oni zorgis ĝis nelonge tre malmulte pri tio, ke estu kunigita centro de l' ŝtato kun ĝiaj eksteraj limregionoj malgraŭ tio, ke ili estas la ĉefaj industriaj arterioj kaj ke en ili estas la plej vigla komerca vivo de l' tuta Hispanio. Iam tiel ŝatata maniero, subtenadi konstruadon de fervojoj helpe de l' ŝtata kaso, laŭ la kilometroj, efikis ankaŭ malutile, ĉar oni superflue trenlongigis la direkton de l' fervojlinioj sole tial, ke oni »enpoŝigu« pli grandan subvencion. El artaj konstruaĵoj sur la Hispanaj fervojoj estas la plej rimarkinda 3074 m. longa tunelo ĉe Peruca, fervoja linio Leon—Gijon, kaj 2954 m. longa tunelo ĉe Aazaziu sur la linio Madrid—Irun. Inter viaduktoj meritas atentigon viadukto ĉe la Chanca, sur la fervoja linio Valencia—La Corogna, longa 273 km. kaj vala transportigo ĉe Ormaiztegni, sur la linio Madrid—Irun, longa 284.4. Inter pontokonstruaĵoj meritas mencion ponto trans la rivero Gudian, sur la linio Ciudad—Real—Badajoz, 564 m. longa kaj 605 m. longa ponto sur la linio Merida—Sevila, ĉiu je 11 pontaj interspacoj. Sur 172 km. longa fervojlinio Leon—Gijon, oni devas traveturi 58 tunelojn. Ĉe tio faras la rektlinia distanco inter stacioj Busdongo kaj Puente de los Fierros 11 km., la alteca diferenco estas 767 m, sekve de tio la linio plilongiĝis je 42 kilometrojn. Por traveturi la menciitan, 172 km. longan fervojlinion, bezonas la rapidvagonaro 6 horojn kaj 30 minutojn. La altiĝoj de l' fervojoj estas diversaj kaj varias inter 15‰—30‰. La altiĝo je 15‰ estas la kutima okazintaĵo. La plej granda parto de l' Hispanaj fervojoj estis konstruitaj de l' francaj inĝenieroj kaj tial similas ĉi tiuj fervojoj en multa aranĝo al la francaj fervojoj. Ankaŭ ĉe la lokomotiv- kaj vagonparko oni penis imiti la francajn modelojn. La pasaĝervagonoj havas pro tiea varmega klimato plejparte duoblajn murojn. Sur la pli grandaj fervojoj, kun transira trafiko estas ankaŭ vagonoj, kiujn oni povas vicigi inter la plej komfortajn en Eŭropo. Kaŭze de montoriĉaj regionoj, estas la lokomotivoj proporcie pli pezaj ol en aliaj landoj. La lokomotivoj, same kiel la vagonoj devenas plejparte el Francio, parte el Belgio aŭ Anglio kaj iuj modeloj devenas el Germanio. Laŭ unu el la lasta statistika listo »Anuario de Ferrocarriles« registras la Hispanaj fervojoj rilate la lokomotivojn ĉi tiun relativan nombron:

392 lokomotivojn de person' kaj rapidtraĵoj,

1060 lokomotivojn de ŝarĝtraĵoj kun persontransporto,

1141 lokomotivojn de ŝarĝtraĵoj,

entute 2593 lokomotivojn je 1,560,380 da ĉevalpovo.

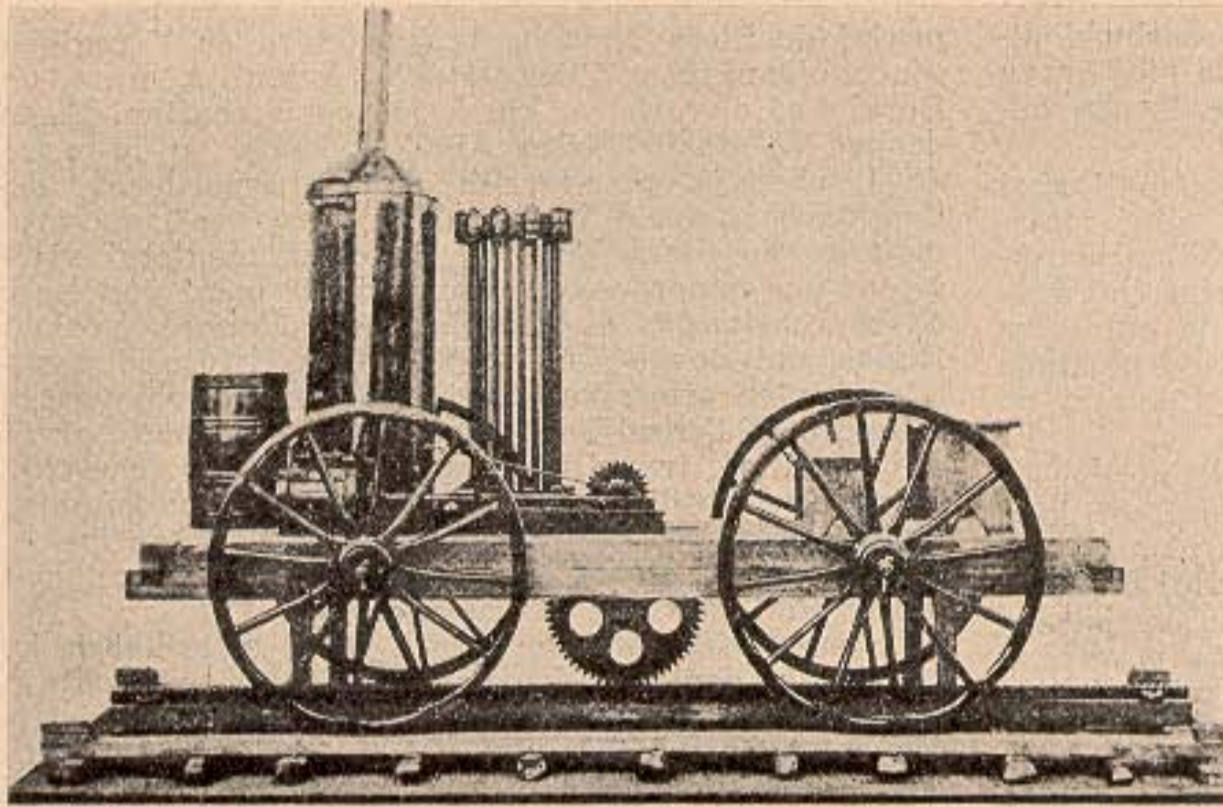
El ĉi tiu nombro estis destinita 2198 por la normala reldistanco, 395 lokomotivojn por fervojoj kun mallarĝa reldistanco.

(Daŭrigota)

El „ŽELEZNIČNI REVUE“ trad. Emanuel Kubasek, Plzen, Ĉeĥoslovakujo.

LA UNUA FERVOJO

(1-a D



Kliŝo 1: Lokomotivo de John Stevens; unua vapora lokomotivo en Ameriko. Elmontrita unua la Pensilvanio Societo por Interna Pitbonigo je 1825, rilate al konstruado de Pensilvanio Fervojo.

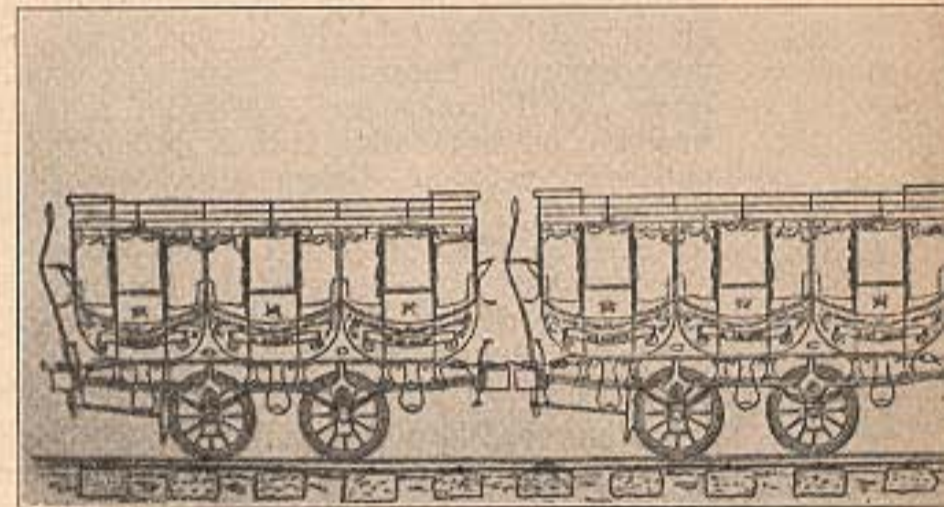
Konstrulaboro ekkomencis je Aprilo 1829, kontrakte, kaj ĉe la fino de Decembro 1820, kvardek mejloj kompletigis, enkalkulante ebenigon kaj konstruadon de pontoj, viaduktoj kaj ŝtonaj pluvdrenejoj. Oni uzis relojn rimene ligitajn al la randoj de ŝtonaj blokoj, kiuj apogiĝis sur ŝtonaj pecetoj en fosaĵo.

La diversaj partoj de la vojo, tuj post kompleto, estis uzataj por konstruadaj celoj. Ĉevaltiritaj ĉaroj funkciis jam 1. Majo de 1829 kaj limigita kvanto de pasaĝera kaj ŝarĝa trafiko, kaj tiamaniere, ĉe diversaj distancoj, oni transportis jam 1, Oktobro de 1829.

La energia konstruado tute foruzis la monrimedojn je la fino de jaro 1829 kaj prokrastigis la projekton ĝis plua ŝtata provizo de \$ 810,000 je 30 Marto 1831. Dum sekvanta Majo, kontraktoj estis donitaj por ebenigo kaj konstruo de pontoj ĉe la mankantaj 41 mejloj.

La 20. Septembro 1832 sur unu trako, longa 20 mejloj, inter Philadelphia kaj Paoli, farita de feraj reloj, kun ĉevaltiritaj vagonoj, ekkomencis ĉiuspeca trafiko. La tuta linio de Philadelphia ĝis Columbia estis oficiale ceremonie malfermita kiel kompletigita projekto de 16. Aprilo 1834 en la ĉeesto de la Ŝtatestro kaj Registaroj. La fervojon uzis unue kiel publikan trafiklinion individuoj kaj kompanioj, uzante siajn proprajn ĉevalojn kaj ĉarojn kaj pagante kotizojn eĉ ĝis kvar cendoj po tunmeilo. La ŝtato rifuzis pliampleksigi la entreprenon kaj je Aprilo 13. 1846. ricevis la rajton civitanaro de Pensilvanio,

ĉe New Castle, Anglujo, dum la tagoj de Charles (Karlo) la Dua. El la plej malnovaj en Ameriko estis tiu ĉe Mauch Chunk (Mak Ĉank) Ŝtato Pensilvanio, longa 9 mejlojn, por servadi

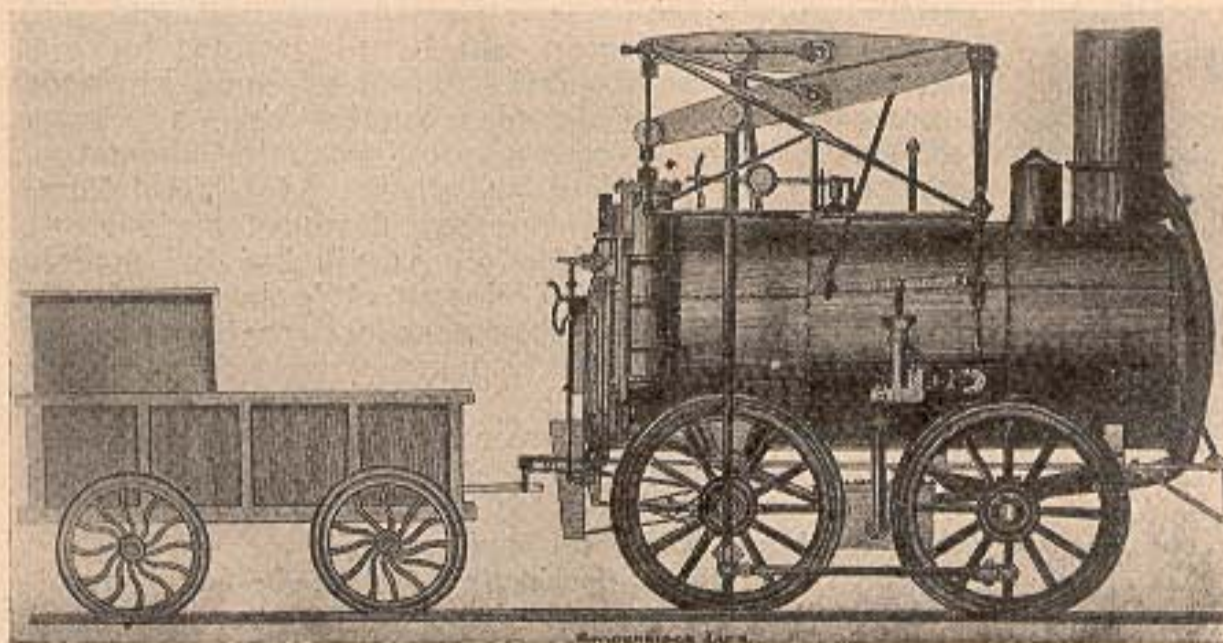


Kliŝo 2: Lokomotivo „John Bull“ kaj du pasaĝeraj vagonoj. Unua lo (Anglujo) 14. Julio 1831, Ekservinta 12. Nov

la Lehigh (Lihaj) Karban Kompanion. La ŝarĝitaj ĉaroj, per propra pezoforto, iris en la minejon, kaj ĉevaloj eksterentenis la ĉarojn.

En 1807 similan mallongan vojon konstruis Silas Whitney (Sajlas Ŭetni) ĉe Beach Hill (Biĉ Hil) apud urbo Boston (Bastan) kaj je 1809 en Delaware (Delaŭar) provinco, ŝtato Pensilvanio, konstruis John Thompson, patro de John Edgar Thompson. Kaj en 1810, ĉe Falling Creek (Faling Kriik) ŝtato Virginia (Virginia) kaj ĉe Bear Creek Furnace (Bejr Kriik Farnes) ŝtato Pensilvanio kaj je 1825, ĉe Nashua (Naŝua ŝtato New Hampshire (Nu Hemŝur). Ankaŭ pli gravan ĉe Quincey, ŝtato Massachussetts (Masaĉusetz) akiris rajton 4 Marto 1826, nomata la Granito-Fervojo pro transportado de la granito de la minejo al Bunker Hill (3 mejloj distance) por konstrui la faman memorŝtonon, sur Bunker (Bankar monteto). Tiu ĉi estas ankaŭ vojo per pezoforto, la malŝarĝitaj ĉaroj, estis returnen trenataj per ĉevaloj. Tiu ĉi estis neniel normala fervojo kaj ne celis al ĝenerala trafiko publika.

Post la Pensilvanio la sekvanta normala fervojo projektita estis la Mohawk kaj Hud-



Kliŝo 3: La „Stourbridge Leono“. Importita de Anglujo je 1829 kaj pruvita sen sukceso sur Delaware & Hudson reloj. Tamen, tiu ĉi estis la unua lokomotivo turnanta radojn en regula servado sur okcidenta kontinento.

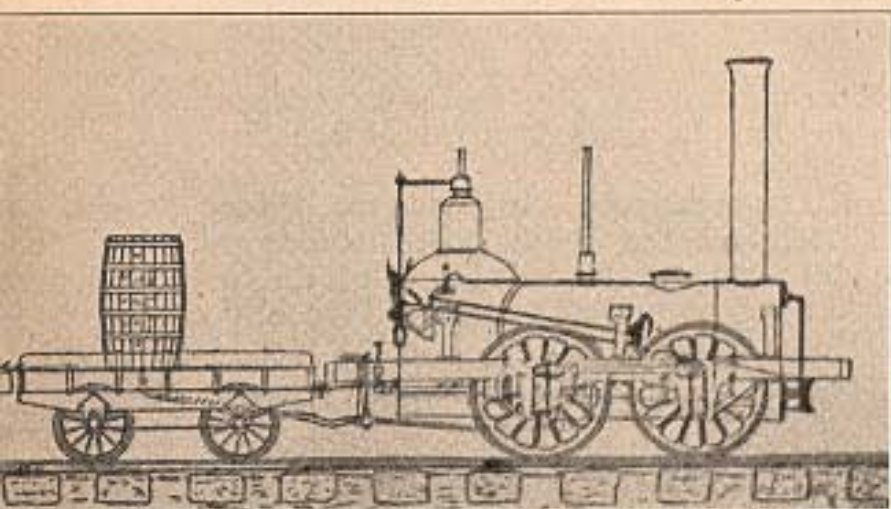
TO DE AMERIKO.

prigo.)

son, rajtigita la 17 Aprilo 1826, nun parto de la New York Central (Novjorko Meza) Sistemo. Ĝiaj unuaj 16 mejloj de Albany ĝis Schenectady (Skenektejdi) estis uzataj por ĉevaltrenitaj ĉaroj 9, Augusto 1831. La lokomotivo „De Witt Clinton“ estis pruvita sur ĝiaj reloj 30 Julio, 1831, sed estis tro peza por bone funkcii kaj oni daŭrigis tiradon per ĉevalpovo.

La Delaware kaj Hudson Kanalo kaj Fervojo Kompanio havas rajtigon datitan 3 Apr. 1823, sed nenian fervojon krom la per pezoforto de la karbminejo ili pripensis aŭ konstruis dum tiamaĵ jaroj.

La Baltimore kaj Ohio Fervojo estis rajtigita 28 Februaro, 1827, kvar jarojn post la unua rajtigo de la Pensilvanio (1823) kaj dek monatojn post la Mohawk kaj Hudson rajtigo (1826). Sed oni ne puŝis tiun entreprenon ĝis 4 Julio, 1828, kiam Charles Carroll, de urbo Carrvllton, la restinta sole vivanta subskribinto de la Usono Deklaracio de Sendependeco, faris la unuan fosajon por tia fervojo kun la jena profeta parolo: „Mi akceptis tiun ĉi inter la plej gravaj agoj de mia vivo, nur malpli grava ol la subskribo sur la Deklaracio de Sendependeco, se eĉ dua ĉe tio“.



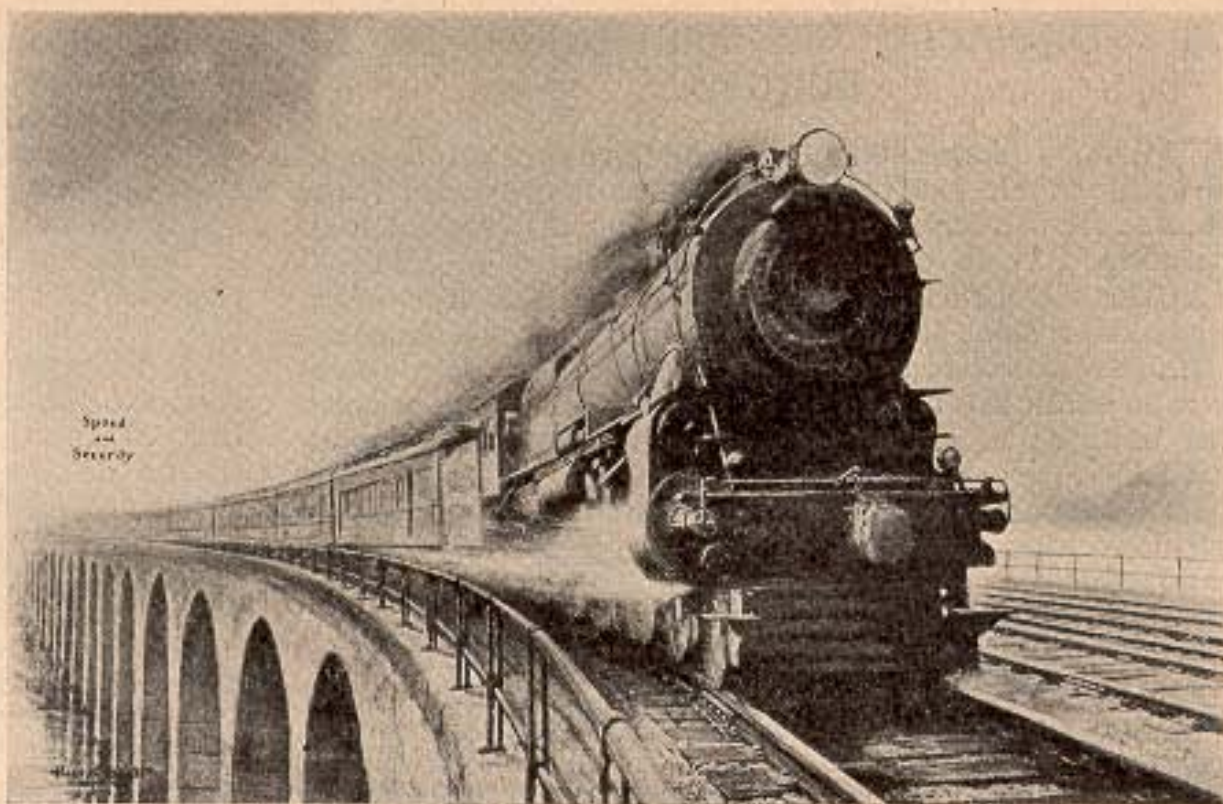
lokomotivo treninta vagonojn ĉe Pensilvanio Fervojo. Sendita de Liverpool la 10-a de Decembro 1831 ĉe Bordentown, ŝtato New Jersey.

Sed tiu historia fosilsarĝo estis la nura konstrua paŝo ĝis la aŭtuno de 1829, kiam komencis, en la limoj de la urbo Baltimore, la surmetado de rimenaj reloj sur ŝtonblokojn, kaj estis ĝis 22 Majo, 1830, ke la unua parto, 12 mejla, ĝis Ellicotts Mills (Elikatz Muelejo) kompletigis. Ĉe tiu tago ses ĉaroj transportigis trans la reloj, ĉiu ĉaro trenita per unu ĉevalo, escepte ĉe la du deklivoj kontrolis la ĉarojn neporteblaj vapormaŝinoj.

Oni eĉ faris provon antaŭenigi ĉarojn per veloj.

Dum la somero de 1831, la unua lokomotivo fabrikita de Phineas Davis, de urbo York ŝtato Pensilvanio estis liverita. Ĝi estis kruda maŝino pezante 70,000 funtojn, kaj tiris nur kvar malgrandajn ĉarojn sed tute netaŭga por la intencita laboro. Je 1, Septembro 1832, oni provis, sen sukceso, kaj oni ĝis Julio 1834 ne trovis lokomotivon kiu povis treni la ĉarojn kaj anstataŭi ĉevalojn.

Intertempe, dum 1831, la vojo plibonigis ĝis Frederick (Fredrek), ŝtato Maryland (Mejriland) 62 mejloj, kaj en 1832, daŭrigis ĝis Point-of-Rocks (Point-av-rakz), tuta distanco de 69 mejloj. Ĝi ne preterpasis tie pro disputo pri uzado de terpeco kun la Chesapeake



Kliŝo 4: „La Larĝvojo Limigita“ transtranta la Rockville Ponton, apud urbo Harri burg, ŝtato Pensilvanio, la plej longa ŝtonarka ponto en la mondo. (Ponto estas super Susquenna Rivero. (Seskūahana).

vivo, nur malpli grava ol la subskribo sur la Deklaracio de Sendependeco, se eĉ dua ĉe tio“.

kaj Ohio Kanalo Kompanio. Je 1, Decembro 1834 plibonigis ĝis Harpers Ferry (Harperz Pramejo) 84 mejloj; 25 Augusto 1835 ĝi atingis urbon Washington kaj Novembro 5, 1842 urbo Cumberland (Kambarland).

La Delaware, Lackawanna & Western (Delaŭar, Lakawana kaj Okcidenta) havis fervojon la Ithaca & Owego (Ithika kaj Owigo), 34 mejloj laŭ rajtigo de 28 Januaro, 1828, sed ne funkciis ĝis 1 Aprilo 1834.

La plej malnova linio de la nuna Erie Fervojo estas la Patterson kaj Hudson, 14 mejloj, rajtigita la 13 Januaro, 1831, sed ĝi ne kompletigis ĝis 1834.

La plej malnova linio de la nuna New York, New Haven kaj Hartford fervojo estas la Boston kaj Providence Fervojo, 44 mejloj laŭ rajtigo de 21 Junio, 1831 sed ne ekfunkciis ĝis 1835.

La nuna Southern Railway entenas en sia sistemo pecon fervojan rajtigitan kiel la South Carolina Kanalo kaj Fervojo Kompanio je 27 Decembro, 1827 kaj ĉirkaŭ dek mejloj da trako estis preta por ĉevalfunkciado je la fino de Decembro 1830.

La plej malnova parto de la nuna Atlantic Coast Line (Atlanta Marbordo Linio) fervojo estas la Petersburg Fervojo, 41 mejloj, rajtigita la 10 Februaro, 1830, kaj ekfunkciigita 1832.

Vaporpovo tuj fariĝis necesa. Kiel antaŭe skribite, John Stevens jam eksperimentadis per lokomotivo ĉe sia bieno en Hoboken, kaj elmontris sian modelon en Philadelphia en 1825 por antaŭenpuŝi la planon konstrui la Pensilvanio-Fervojon.

(Daŭrigota.)

Harold W. Kline, Darby, Pensilvanio, Usono



Kliŝo 5. Pasaĝera vagono funkcianta per ĉevalpovo ĉe Pensilvanio Fervojo inter Philadelphia kaj Paoli, 1832a jaro.

LA INTERNACIAJ EKSPRESTRAJNOJ DE LA EŬROPO.

Eŭropaj eksprestrajnoj ludas gravan rolon en la internacia trafiko, kvankam la aerveturilo faras al ili (almenaŭ al la luksaj trajnoj) fortan konkuradon. Sur la eŭropa kontinento estas la **INTERNACIA KOMPANIO DE LITVAGONOJ** kiu organizas kaj gvidas la internaciajn trajnojn. En Anglujo formiĝas lastatempe simila kompanio kaj en Centra-eŭropo estas interesata je la trairtrafiko por personoj kaj pakaĵoj la «**MITROPA**», kreita depost la mondmilito.

La internaciaj eksprestrajnoj estas ordinare luksaj trajnoj kiuj entenas dormo-restoracio-kaj salonvagonojn sed sole kun unua klasa kupeoj: tiuj-ĉi trajnoj haltiĝas nur je la plej grandaj stacioj.

Je la unua rango de la eŭropa trairtrafiko troviĝas la «**ORIENTEKSPRESO**», kiu, venanta de Calais, kun ŝipkomunikado inter Anglujo kaj Francujo, trairas Parizon al Bukureŝt. Dum la somera sezono deiras Stuttgart la **Paris—Karlsbadekspreso** kiu atingas tiun-ĉi urbon trapasante Nürnberg kaj Eger. Tiu-ĉi trajno posedas plie rektajn vagonojn Paris—Praha. En Budapeŝt oni trovas favoran aliĝon al Beograd—Sofia—Konstantinoplo kaj Atheno.

Vieno estas ankaŭ ligata kun Anglujo per la **Ostende—Wienekspreso**, kiu ricevas en Köln rektajn vagonojn el Amsterdam kaj veturas tiam laŭlonge da la Rejno ĝis Wiesbaden, de kie ĝi iras tra Frankfurt (Main), Würzburg, Nürnberg, Regensburg al Vieno. En Nürnberg estas formataj de tiu-ĉi trajno kurzvagonoj, destinataj por la Paris—Karlsbadekspreso.

Same kiel la Orientekspreso tiu-ĉi trajno funkcias sole 3 fojon semajne. Dum la aliaj tri tagoj veturas kiel Littrajno kun unua kaj dua klasoj la **Paris—Arlberg—Wienekspreso** tra Belfort, Basel, Zürich, Innsbruck tra Svislando kaj Aŭstrio. Sur la aŭstriaĵ linioj estas almetata al la nomita trajno radiovagono; en Belfort deflankiĝas la **Oberlandekspreso** kun kurzvagonoj Paris—Interlaken tra Bern—Thun. En Basel oni trovas favoran aliĝon je la **Gotthard—Pullmanekspreso**. Tiu-ĉi trajno entenas Pullmannsalonvagonojn kaj farigas la plej rapidan kunligon inter Basel kaj Milano trans la St. Gotthardmonton. En Zürich deflankiĝas de la **Arlbergekspresso** la **Engadinekspresso** kiu veturas al Chur—St. Moritz.

Al la Balkanlando ekzistas ankaŭ 3-a luksa komunikado pere de la **Orient—Simplonekspresso** kiu devenas de Calais resp. Bolougne s. Mer kaj atingas Konstantinopolon tra Dijon, Lausanne; Simplon, Milano, Venezia, Trieste, Ljubljana, Zagreb, Beograd, Niŝ kaj Sofia. De Niŝ deiras rektaj vagonoj al Saloniki—Athena. En Konstantinoplo resp. Haidar-Paŝa tiu-ĉi trajno daŭrigas la veturadon ĝis Angora. Plie en Dijon ekzistas kunligado kun Roma per la **Romekspresso** tra Torino, Genova, Pisa kaj kun Ventmiglia tra Lyon, Marseille, Nice, Menton. La Riviero ankaŭ posedas ekspresan komunikadon kun Aŭstrio de Cannes tra Nice, Genova, Milano, Venezia al Vieno. Francujo estas kunligata kun Hispanujo kaj Portugalujo pere de la **Sudaekspreso**, kiu deiras de Parizo al Lisboa tra Bordeaux—Madrid.

Por Germanujo havas la plej grandan valoron la **Nordekspresso**. Tiu-ĉi trajno ekveturis denove la unuan fojon dum majo 1926 kaj estas la komunikado inter Ostende kaj Parizo tra Liège, Köln, la Rhur-regiono, Hannover, Berlin, Frankfurt (Oder) kaj Varsova. De Berlin deiras flugiltrajno al Moskva tra Koenigsberg—Kovno. En Kovno troviĝas interkomunikado kun Riga—Leningrad kaj Helsingfors. De Moskva oni atingas Vladivostok kaj Tokion pere de la Transsiberiaj Fervojoj trans la Bajkallago.

Krom tiu-ĉi trajno Berlin posedas nenian ekspresan interkomunikadon, depost kiam la antaŭa

Nord-Sudekspresso ne plu veturas. Kompense de tiu-ĉi vagonaro hodiaŭ ekzistas Rapidegtrajno (F. D.) de Berlin tra Nürnberg al München kun rektaj aliĝoj de Stockholm, Kjöbenhavn kaj Oslo tra Rostock. Plie la Berlinanoj havas je ilia dispono litvagonaron de Berlin al München kaj rektan rapidtrajnon al Roma tra Innsbruck—Brenner. Kiel dua kompenso ekzistis ĝis majo 1926 la **Svisa-Skandinavia ekspreso** kiu mem ne tuŝis la urbegojn Berlin kaj Hamburgo; male ĝi rekte iris de Sassnitz resp. Warnemünde tra Rostock, Magdeburg, Kreiensen, Oettingen, Frankfurt al Basel. Nun tiu-ĉi trajno veturas kiel rapidtrajno de Hamburg resp. Berlin kun unua kaj dua klasoj, eliranta de Hamburgo resp. Berlin kaj kombiniĝata en Goettingen veturas ĝis Basel. La rapidtrajno funkcias ĉiun tagon, dum la Svisa-Skandinavia ekspreso veturas nur 1 fojon semajne.

Kiel oni vidas tiuj-ĉi trajnoj estas nomitaj ordinare laŭ la finstacioj aŭ la landoj kiujn ili kunligas. Tiel ekzistas ankaŭ la **Helvetiaekspreso** kiu kunligas Nederlandon kun Svislando tra Heidelberg, Basel. La **Nederlandaekspreso** interligas Nederlandon (Amsterdam) kun Berlin kaj la **Hansaekspreso** kunligas ankaŭ Hamburgon. Tiu Hansaekspreso separiĝis en Osnabrueck. La **Bavariaekspreso** estas la plej rapida kunligado inter la Nederlando-kaj Frankfurt München.

Ofte tiuj-ĉi trajnoj estas sezontrajnoj kiuj celas veturigi aĉetpovantan kaj monhavantantan publikon al specialaj regionoj. Tamen ekzistas komunikiloj kiuj servas al la ĉiutaga komerco kaj al la financmondo.

Ekzemple la rapidega trajno Paris—Bruxelles kiu ne havas limrestadon, kaj estas la plej rapida komunikado inter 2 urboj kun la plej mallonga veturdaŭrado. La pasport-kaj la dogankontrolo estas farataj en la trajno mem.

La **Nord-Suda Rivieraekspreso** kiuj veturas inter Dover—Calais kaj Riviera tra Reims estas ordinare sezontrajnoj kiuj alportas al la belaj bordoj de la mediteraneo amerikajn kaj anglajn vojaĝantojn kun forta valuto.

EL „5-10“ tradukis Charles Kanmacher, Strassbourg, Francujo.

LA LOKOMOTIVO DE SERIO „M“

Meze de Januaro 1928 j. en U. S. S. R. kolegianoj de Popola Komisariejo de Trafiko, kune kun Popola Komisararo de Trafiko k-do Rudzutak kaj vico de famaj specialistoj de Popola Komisararo de Trafiko, faris eksperimentan vojaĝon de Moskvo ĝis stacio Kaĉiro, por kontroli laborpovon de novkonstruita lokomotivo de serio «M» en uzino «Ruĝa Putilovec» (Leningrado.)

La veturo konstatis supozojn pri bonaj kvalitoj de lokomotivo kaj alkondukis al konkludo, ke lokomotivoj de tiu-ĉi serio, laŭ ekonomio de hejtajbruligado, pontenco, favora efiko al vojo, donas eblecon atendi egalmezuran movadon de pasaĝeraj vagonaroj sur fervojoj kun malfacila profilo.

La lokomotivo de serio «M» estas konstruita de profesoroj P. A. Krasovskj kaj I. F. Jadov, kaj ĝi prezentiĝas kiel la plej potenca lokomotivo en la tuta U. S. S. R. (3,5 miloj da ĉevalpovoj.)

Ĝi estas elkalkulita por tirado de vagonaroj je 700 mil da tunoj (18—20 kvaraksoj pasaĝeraj vagonoj kun rapideco 30—40 kilometroj pohore ĉe 10 milonoj da altiĝo.)

Meza ĝia rapideco laŭ horizontalo estas 75—80 kilometroj sed maksimuma projektita rapideco — 100 kilometroj.

Pezo de lokomotivo en laborstato estas 102 tunojn. Tirpovo de kunkroĉiĝo estas 14½ da tunoj.

Distingaĵo de lokomotivo estas ĝiaj tri cilindroj. Ĉi konstruo malgrandigas aldonan premon sur rel-ojn de vapormoviĝanta akso kaj nenligas laŭlongan ektiradon de lokomotivo.

Pumpiloj kaj ĉiuj aparatoj de tiu-ĉi lokomotivo laboras per varmegiga vaporo. Generala surfaco de varmigo estas 260 kvadr. metrojn.

La lokomotivo uzas varman akvon (ĉirkaŭ 85°) kiun oni transdonas per aparta akvovarmigilo.

Hejtejo de lokomotivo havas profundecon je 766 da mm., la grandan brulan kradon 6 kv. metroj, kio donas pli bonan bruligon kaj ekonomion de brulaĵo. En kaldrono troviĝas malpuraĵkolektilo kun speciala kotajkolektilo kien falas ĉiu restobolaĵo kaj koto troviĝantaj en akvo, pro kio la fum-kaj varmtuboj pli malofte malpuriĝas kaj oni pli bone profitas la brulaĵon.

La kaldrono kuŝas 3.450 mm super reloj por ke oni povu enmeti sub fajroskatolon la radon de kunkroĉigaj aksoj (dimensio 1.720 da mm) ne mallarĝiginte la cindrujon de hejtejo. La cindrujo konstruita grandamplekse, donas eblecon por trakuri pli ol 400 kilom. sen ĝia purigo.

Elspezo de brulaĵo ne superas pli ol 0.9 kgr. por ĉevalpovo dum unu horo.

La lokomotivo de serio »M« prezentas la novan altvaloran sukceson de Sovetlanda konstruado kaj estonte ĝi estos la fundamenta tipo por Sovetlanda pasaĝera movado sur ĉeflinioj, kunligantaj Moskvon kun Krimeo, Kaŭkazo kaj Turkmenio.

Rondeto de Esperanto en Laborista Klubo de Oktobra Fervojo, Leningrad, Sovetio

OFICIALAJ SCIIGOJ

ŜANĜO DE LA STATUTOJ DE I. A. E. F.

La evoluo de nia asocio postulas kompletigon de la statutoj akceptitaj dum la asocia jarkunveno okazinta en Geneve la 5-an de aŭgusto 1925. La ĉefa bezono estas kompletigi niajn statutojn per destinoj pri la asocia havaĵo, precipe pri ĝiaj inventaraĵoj.

La estraro uzante tiun ĉi okazon deziras utiligi la trijarajn spertojn kaj en niaj statutoj korekti ne nur preserarojn okazintajn dum la reskribo de diversaj konceptoj, sed ankaŭ korekti kaj kompletigi ankaŭ la aliajn partojn, kie tio montrigas necese.

Sed la estraro dezirante utiligi ankaŭ la spertojn de ĉiuj siaj anoj, petas ĉiujn kiuj opinias esti necesa korekti aŭ kompletigi ion, kion la estraro ne proponis, ke ili bonvolu tiun sian opinion kaj konkretan proponon sendi kiel eble plej baldaŭ al la subskribinto.

La estraro jam nun akcentas, ke ĝi ne deziras proponi, nek akceptigi tiajn proponojn, kiuj ŝanĝigus la sencecon de niaj statutoj fiksitajn dum ĝia ekesto. Sed se iu nia ano opinias esti necesa kaj je la intereso de nia asocio ankaŭ tiajn ŝanĝojn aŭ kompletigojn, bonvolu ilin sendi al la estraro kiel memstaran proponon al la 5. punkto de la tagordo de venonta jarkunveno. Tiujn proponojn la estraro akceptos kaj starigos en la tagordon konforme al la §-oj 61., 62. kaj 63 de la statutoj.

La propono de la estraro estas:

1. La § 4. ricevu sekvantan tekston: »La asocio celas:

a) propagandi kaj instrui internacian lingvon Esperanto al la tutmonda gefervoĵistaro por ebligi al ili la senperan interrilatadon;

b) klopodi enkondukon de Esperanto ĉe la fervojoj de la tuta mondo;

c) eldoni fakan revuon, faksciencan literaturon, flugfoliojn k. t. p.;

ĉ) helpi al la koncerna komitato de la Akademio ĉe la verkado de faka terminaro;

d) ĉiuflanke progresigi intiman kunlaboradon inter la tutmonda gefervoĵistaro;

e) evoluigi la fervojan faksciencan, perfektigi la

faksciojn de siaj anoj, interŝanĝi spertojn kaj profitigi ilin al la fervoja afero;

f) utiligi la asocian organizaĵon kaj ĝiajn internaciajn rilatojn je interesoj de la anaro, kiel helpo dum vojaĝadoj kaj restadoj de la geasocianoj en eksterlando, kiel dono de ĉiuspecaj informoj je privataj kaj oficaĵaj celoj k. t. p.;

g) kreskigi inter siaj anoj fortan sencecon de solidareco.

Rimarko: Tiun ĉi tekston proponis al ni siatempe sro A. Pung, nia estonia asesoro kaj ni deklaris havi nenion kontraŭ tiu propono. Bedaŭrinde kiam tiu ĉi propono revenis al la subskribinto post ĝia aperigo en la 9/10 nro de »La Fervoĵisto« (1925 j.) la definitiva propono estis tiam jam forsendita al la jarkunveno.

2. Post la titolo »Anaro« oni metu »§. 7.«

3. Ĉe la §. 13. donu novan komencecon:

»La kotizo pagota de A. A. kaj A. S. de I. A. E. F. konsistas el.«

4. Ĉe la punkto c) de la §. 15. aldonu:

»kaj plenumu ĝiajn statutojn.«

5. Ĉe la §. 16. donu novan komencecon:

»Ĉiu A. A. kaj A. S. paginta la kotizon, A. B. kaj A. H. ricevas senpage.«

6. Ĉe la sama §. aldonu novan punkton:

e) ĝuas la helpon kaj servojn de la asocio laŭ statutoj.«

7. Ĉe la §. 18. post la »A. A.« aldonu: »A. B. kaj A. H.«

8. Post la §. 23. streku la titolon »kapitalo« kaj skribu »Havaĵo.«

9. La §. 24. ricevas novan tekston:

§. 24. La havaĵo de I. A. E. F. konsistas el kapitalo kaj inventaro. La kapitalo konsistas el cirkulanta kapitalo kaj rezerva kapitalo.«

10. Streku »§. 26.« por ke ĝia teksto restu kiel alineo dua de la §. 25.

11. Anstataŭ »§. 27.« skribu »§. 26.« kaj streku »§. 23.« Tiamaniere la tekstoj de malnovaj §-oj 27. kaj 28. restas la teksto de nova §. 26.

12. Korektu la numerojn de la §-oj 29. ĝis 35. je la »§. 27. ĝis 33.«

13. Post la nova §. 33. (malnova 35.) aldonu:

»§. 34. Ĉiuj aĵoj necesaj por la administrado de la asocio, kiujn la estraro aĉetas aŭ ricevas, estas registrotaj en la asocian inventarlibron, kiu havu la sekvantajn notojn: dato de la aĉeto aŭ ricevo, ĝia nomigo, prezo kaj eventualaj rimarkoj.«

§. 35. Okaze de estrarŝanĝo estas la inventaro transdonota respektive forsendota al la nova estraro, kiu per skriba kvitanco al prezidinto kaj per noto en la inventarlibro atestas la ĝustan ricevon de la asocia inventaro. Tiun ĉi noton devas subsribi ankaŭ la malnova estraro.

La nova estraro prenas sur sin kune kun la inventaro ankaŭ la eventualajn ŝuldojn de la estinta estraro faritajn por la inventaraĵoj. Pri tio ĉi estas farota rimarko en la inventarlibro okaze de la transdono. Je tiu ĉi okazo estas aldonotaj ankaŭ la fakturoj de koncernaj inventaraĵoj.«

14. Ĉe la §. 37. aldonu novan punkton:

»e) redaktoro de la fakrevuo.«

15. Ĉe la §. 38. en la punkto a) anstataŭ »45.« skribu »37.«

16. Ĉe la §. 40. en la dua frazo de dua alineo streku »ricevita« kaj enskribu:

»ĝustatempe antaŭ la jarkunveno ricevita kaj publikigita.«

17. Ĉe la §. 46. aldonu novan frazon:

»Li gvidas ankaŭ la asocian inventarlibron.«

18. Ĉe la §. 47. donu novan tekston:

»Okaze de publikigo de estrara jarraporto oni devas publikigi ankaŭ la nomojn de asociaj A. B. kaj A. H. La mortintaj de tiuj ĉi anoj estas signotaj per †.«

19. Ĉe la §. 54. streku la duan frazon kaj skribu anstataŭ ĝi: »Tio okazos en la konsilantaraj kunsidoj, kiujn la estraro kunvokas laŭ bezono per skriba cirkulero ĉu aparta, ĉu aperonta en la asocia organo.

La invito al konsilantara kunsido estas farota almenaŭ unu monaton antaŭ ĝia okazo, indikante ĝian tagon kaj lokon.

20. Al la §. 55. aldonu: »voĉdonante ĉu persone, ĉu skribe.«

21. Al la §. 57. donu novan tekston:

»En la landoj, kie ekzistas pluraj fervojoj, aŭ fervojaj direktoj la estraro povas laŭ bezono elekti ankaŭ plurajn asesorojn.

En tiu ĉi okazo la ekzistanta asesoro konforme al punktoj a) kaj b) de la §. 56. estos la ĉefasesoro kun la samaj devoj kaj rajtoj kiel aliaj asesoroj. Kontaktmanieron kun diverslandaj asesoroj reguligos la estraro.«

22. Al la §. 58. donu novan tekston:

»La estraro povas laŭ bezono elekti en la lando, kie jam ekzistas asesoro unu aŭ eĉ pli da delegitoj de I. A. E. F.«

La asocia delegito povas partopreni la kunsidojn de la konsilantaro kaj doni sian opinion, konsilon kaj konkretan proponon, sed ĝi ne decidas.

23. Ĉe la §. 64. en la dua alineo anstataŭ »29.« skribu: »27.«

24. Al la §. 67. donu novan tekston:

»En la jarkunveno oni faras protokolon subskribotan de la prezidanto, sekretario de la jarkunveno kaj tri membroj elektitaj por tiu ĉi tasko.«

25. Al la unua alineo de la §. 68. donu novan tekston:

»La asociaj prezidanto kaj sekretario resp. iliaj estraranaj anstataŭantoj estos prezidanto kaj sekretario de la jarkunveno.«

26. Al la 1. punkto de la §. 69. aldonu:

»kaj tri membroj por aŭtentikigo de la jarkunvena protokolo.«

Stevan V. Stojnić, prezid. Beograd, Kolonija Minist. Saobraćaja 17/1 Jugosl.

INVITO AL LA FERVOJISTOJ POR RENKONTIĜO EN TORINO.

Dum la Danziga jarkunveno de la I. A. E. F. estis unuvoĉe aprobita la propono de kolego Biseti por amika renkontiĝo de la esp. fervojistoj en Torino. Propono esprimis la plej ardan deziron de la Torinaj fervojistoj, kiuj treege ŝatus saluti en la malnova ĉefurbo de Piemonto multnombrajn gekolegojn el ĉiuj nacioj.

Oni difinis por la kunveno la venontan Pentekoston de 26 ĝis 29 Majo, kiel plej oportunan tempon.

★ VARBU NOVAJN ANOJN! ★

Kotizoj! Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas monate oficialan organon „LA FERVOJISTO“. Okaze de aliĝo ricevas la ano legitimacion, statutojn, kaj ĉiujn ev. oficialajn eldonaĵojn de la asocio. — La kotizoj estas jene fiksilaj Ĉeĥoslovakujo 20 ĉk; Danujo 4 kr; Germanujo 3 Rm; Hungarujo 5 pengö; Jugoslavujo 40 Din; Nederlando 2 G; Svedujo 4 Kr; Svislando 4 sv. fr; Usono 1 Dolaro. Abono estas la sama kiel la kotizo. Landoj, kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr. La kotizo estu sendata je la adreso: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, Zagreb, Strojarska cesta. Jugoslavujo Jugoslavaj anoj sendu la kotizon per poŝtĉeko nro 35908.

Responda redaktoro: Ilija F. Puhalo, Zagreb, Strojarska cesta, želj. paviljon II. 15 Por la presejo respondas: Dro Janko Hörer, Zagreb, Prilaz Dure Deželica 2. Presejo: Zaklada Tiskare Narodnih Novina u Zagrebu, Frankopanska ul. 26.

KIEL ATINGI 1000 ANOJN?

En nia ŝatata revuo staras ĉiam la alvoko „VARBU NOVAJN ANOJN!“. La legantoj de „La Fervojisto“ ne rigardu tiun ĉi alvokon indiferente, nenion farante aŭ opiniante, ke la alvoko koncernas eventuale la asesoron aŭ ĉu alian. Vere, la asesoroj devas unuvice varbi la anojn, sed tion ili mem ne povas fari, ĉar ili ne konas ĉiujn esp. fervojistojn. Do faru tuj Vian devon kaj se Vi konas iun, kiu ne ankoraŭ apartenas al IAEF varbu lin, montru al li nian gazeton, diru al li ke la fervojistoj, kiuj norde kaj sude, okcidente kaj oriente havas la saman oficon, redaktas ĝin kaj tiel unu al la alia trans la limoj frate etendas la manojn laborante por komuna celo: por venko de Esperanto!

Emil Löbl, fervojfiscisto, asesoro por Hungarujo

Urbo Torino, kiu havas pli ol 500.000 loĝantojn, kuŝas en fruktodona ebenaĵo, ĉirkaŭata je tri flankoj de plej alta eŭropa montaro, kiel en mirinda amfiteatro, kaj etendiĝas je alia flanko ĝis ĉarma montetaro laŭlonge de la suda bordo de rivero Po.

Ĝiaj historiaj memorindaĵoj kaj samtempe ĝia moderneco, estas malmulte konataj de fremduloj, ĉar ĝi troviĝas iom flanke de la kutimaj vojoj aranĝitaj por la vizito de Italujo; sed ĝi estas alloga pro siaj sennombraj vizitindaĵoj. Torino estas vizitinda preĉipe kiel industria centro.

Kiuj kolegoj intencas partopreni la amikan kunvenon estas petataj sendi tuj:

Nomon, rangon kaj precizan adreson. Al ĉiuj partoprenontoj estos sendata aliĝkarto.

La Torinaj fervojistoj faros la eblon por ke la gekolegoj havu senpagan loĝejon ĉe samideanoj. La tagelspezo kun loĝejo estos de 20–30 liroj. Aliaj novaĵoj sekvas.

Programo:

Sabato 26. Majo: Interkonatiĝa vespero.

Dimanĉo 27. Majo: Promenado tra la urbo, Vizito de la Ekspozicio.

Lundo 28. Majo: Vizito de: muzeoj, »Fiat« (granda aŭtomobilfabriko), teatraĵo.

Mardo: 29. Majo: Ekskurzo al »Superga« kaj monteto »Maddalena«.

Torina fervojistaro atendas vin kaj kore sendas al vi siajn bonvensalutojn.

Ĉion adresu: Esperanto Casella Postale No. 166 — Torino, Italia.

SCIIGOJ DE LA ESTRARO

Ni atentigas la anojn je la artikolo pri ŝanĝo kaj kompletigo de niaj statutoj petante, ke ili bonvolu tuj sendi siajn eventualajn proponojn, ĉar la proponoj alvenontaj post la difinita tempo ne povos esti diskutataj en la jarkunveno.

Pro manko da loko ni povos daŭrigi la publikigadon de la sumoj ricevataj por diversaj celoj nur en maja nro de la revuo.

Al tiu ĉi nro ni aldonas gvidfolion de Budapest, afable disponitan de la tiea Fremdultrafika Oficejo dank al klopodoj de nia asesoro sro Löbl.

La estraro.